

Bernard ZUBLENA

"Lagarde"

32250 Montréal-du-Gers.

Monsieur,

Ayant lu la lettre collective citée dans l'article "Précisions historiques" à propos de Charles Deutz dans la rubrique "Info" de RETRO-VISEUR n° 77, je désire faire part des évènements de 1962, période que j'ai vécue en compagnie de Paul Armagnac.

Paul Armagnac a été un des meilleurs pilotes de vitesse des années 50 jusqu'en 1962. Il avait commencé par piloter des Arondes qu'il faisait préparer à Eauze par un excellent mécanicien, Monsieur Fourteau, agent Simca. Très vite, il remporta des victoires. Sa rencontre avec René Bonnet l'a conduit à une carrière de "gentleman driver" exemplaire. En effet, il gagna de haute lutte au nez et à la barbe des Ferrari le Tourist Trophy en Irlande, premier au général s'il vous plaît ! Et plusieurs fois les 24 Heures du Mans, associé à Gérard Laureau.

Ce qu'il faut savoir, c'est que dans cet équipage Paul Armagnac était le plus rapide. En 1962, comme il en avait un peu assez d'être toujours le second pilote, il désira s'associer pour les 24 Heures du Mans à Roger Masson, de Châteaudun (qui s'est illustré en poussant durant 7 km sa Lotus tombée en panne d'essence. Les pieds en sang, il la ramena au stand où on refit le plein, et la Lotus gagna dans sa catégorie. Bel exploit qu'il n'est désormais plus possible d'accomplir, l'article 16 du Code de la Course l'interdisant) Paul Armagnac et Roger Masson étaient en tête de l'indice de performance à la vingt-troisième heure, lorsque la pédale de frein se rompit au ras du pédalier, en fin de freinage, sous le pied de Paul Armagnac, à Mulsanne. Ce qui priva René Bonnet d'une victoire dont il avait bien besoin.

La course suivante, le rallye de l'Armagnac, amena la barquette à moteur central Renault entre les mains de Paul Armagnac, qui m'avait pour associé. Il gagna en catégorie Sport, fit le deuxième temps au général, derrière Henri Oreiller sur Ferrari 250 GT.

Cette barquette à moteur central était plutôt légère de l'avant. Conduite dans les derniers retranchements, elle devenait sous-vireuse. En raison de ce léger problème, nous sommes allés à la touchette dans une épingle gauche. Nous avons touché un rocher qui endommagea l'aile avant droite, sans abîmer le train avant heureusement.

Au début du mois d'août 1962, Paul Armagnac participa au Grand Prix de Nogaro de Formule II. Robert Castagnon, Président du Circuit, lui fit avoir le volant d'une des deux Cooper utilisées par Maggs et Love. L'écurie Cooper lui intima l'ordre de rester second derrière son pilote. Sans connaître cette voiture, Paul Armagnac était en mesure de le dépasser et de gagner la course...

En août encore, j'ai accompagné Paul Armagnac au Mont Dore, où il devait disputer la course de côte. Il fut à nouveau premier en Sport et deuxième au général derrière Henri Oreiller. Celui-ci, avec qui nous nous étions liés d'amitié, lui proposa d'essayer sa 250 GT. Paul s'est immédiatement adapté à la conduite de la Ferrari, ce qui surprit Henri. "Il ne te reste plus qu'à t'en acheter une..." lui dit-il. La capacité d'adaptation de Paul Armagnac à n'importe quel type de voiture était confirmée une fois encore.

Au retour du Mont Dore, Paul a eu l'immense peine de perdre Geneviève, sa femme. Elle eut une hémorragie lors de la naissance de leur quatrième fille, Corinne. Le coup a été terrible, comme les circonstances. L'accouchement avait eu lieu à leur domicile, avec l'accord de leur médecin. Celui-ci, n'arrivant pas à stopper l'hémorragie à son début, décida qu'il fallait emmener Geneviève en clinique à trente kilomètres. Paul a pris sa femme dans ses bras, et quand il est arrivé à la clinique sa femme était morte. Il s'est reproché à ce moment de n'avoir pas roulé assez vite, et pourtant il était certainement à fond la caisse.

Paul partit avec ses trois filles aînées, Catherine, Caroline et Chantal, passer quelques jours à Cannes chez la tante de Geneviève, madame Raymonde Bessard.

Puis il rejoignit l'écurie Bonnet à Chamrousse, où avait lieu la course de côte en préliminaire du Tour de France Automobile. Je devais faire le Tour de France sur DB avec Paul Justamond, aussi je participais à cette course sur ma Dauphine Gordini. Paul Armagnac n'y participait pas, mais il avait désiré me rejoindre pour rester dans la course. Il avait déjà fait face à son chagrin. En capitaine courageux qu'il était, il continuait à vouloir se battre,

pour ses filles. Il me parlait de ses maïs et de ses vignes...Je les connaissais bien, puisque nous y avons travaillé ensemble.

Je partis pour le Tour de France avec Paul Justamond. Nous l'avons quitté à Pau : panne mécanique.

Au début du mois d'octobre, Paul Armagnac et moi avons loué un bulldozer Fiat, pour l'utiliser à tour de rôle.

Ensemble, car j'avais été invité chez lui ce jour-là, nous avons eu la peine d'apprendre la mort d'Henri Oreiller, qui s'est tué contre la tour de contrôle de Montlhéry lors des coupes du Salon.

Paul décida alors de ne plus courir en circuit. "Je n'ai plus le droit de faire ça, Bernard, m'a-t-il dit. Car s'il arrivait un coup dur, mes filles seraient orphelines."

Cependant Gérard Laureau pouvait prétendre être champion de France s'il gagnait les Mille Kilomètres de Paris. René Bonnet téléphona à Paul pour lui demander de le seconder afin de permettre à Gérard de gagner ce championnat. Dans un premier temps Paul refusa. Il y eut plusieurs coups de téléphone de Gérard Laureau et de René Bonnet pour le faire revenir sur sa décision. Ceci est la preuve qu'on ne doutait pas de ses capacités de pilotage. Et que, en fait, René Bonnet pouvant choisir parmi trois ou quatre autres pilotes, on voulait Paul Armagnac et personne d'autre. Paul tenait bon.

Puis... le lundi précédant la course (je vins ce jour-là chercher le bulldozer), il m'annonça qu'il ferait les Mille Kilomètres de Paris. Il était décidé à ne plus participer ensuite aux courses en circuit.

J'ai dîné chez lui le mercredi soir : il montait par la route avec sa Simca 1000 et voulait que je l'accompagne. Ayant beaucoup de travaux à faire sur ma propriété, j'ai hésité à perdre quatre jours de la location du bulldozer. J'ai promis à Paul de prendre le train à Agen le samedi soir. Il devait m'attendre dimanche matin à la Gare d'Austerlitz, avant de partir à Montlhéry. Samedi après-midi, j'étais sur le bulldozer lorsque mon voisin Gilbert Masartic, qui venait d'entendre la terrible nouvelle à la radio, m'annonça l'accident de Paul. Une heure après, Jean Armagnac, le père de Paul, vint me chercher pour que je l'accompagne à l'hôpital de Corbeil. Nous avons emmené avec nous Catherine, la fille aînée de Paul. Nous n'avions pas osé la laisser avec sa grand-mère et ses soeurs. Elle voulait se jeter par la fenêtre...

Jean Armagnac ne voulait pas s'arrêter, et nous avons roulé non-stop, nous remplaçant au volant.

Billie Bonnet nous attendait, à notre arrivée à l'hôpital, avec Gérard Laureau. Gérard me dit : "Tu sais, Bernard, "il" roulait de plus en plus vite, comme un fou. Il aurait voulu se tuer qu'il n'aurait pas fait autre-

ment ! Il aurait fallu l'arrêter à la mitrailleuse..."

J'ai très mal admis ces propos. Je pense que je connaissais bien Paul Armagnac : il était en pleine possession de ses moyens et de son équilibre.

Pedro Rodriguez, qui sur Ferrari suivait Paul, a déclaré : "J'ai vu le Français s'envoler."

Paul vivait avec la machine. Il était décérébré, son casque ayant heurté une murette de descente des eaux de la partie supérieure du circuit. Le chirurgien nous laissa très peu d'espoir, et me dit que si par miracle Paul survivait, ce serait un légume toute sa vie. Je suis très croyant, j'ai alors demandé à Dieu d'arrêter cette vie.

Jean Armagnac et Catherine sont restés à Paris. Je suis reparti le soir-même dans le Gers, en ramenant la Simca 1000 de Paul, et ses affaires. Son appartement à l'hôtel Malesherbes était le 46, la barquette avait le numéro 46 en course... A Tours, je m'arrêtai pour téléphoner à l'hôpital. Paul était décédé.

Je devais faire le Rallye de Monte-Carlo sur un Missile René Bonnet, avec le docteur Jacques Barbier. Aussi au début de janvier 1963 suis-je allé chez René Bonnet. Au cours d'un déjeuner chez lui, où était aussi Gérard Laureau, René me dit : "Bernard, nous avons quelque chose de très grave à vous communiquer. Vous allez me promettre de n'en parler à personne, car cela risquerait de compromettre l'avenir du sport automobile." Je promis ... "On vous l'avait caché : il y a une trace de peinture rouge sur la barquette de Paul. Il semblerait qu'il n'aurait pas vu arriver la Ferrari de Rodriguez qu'il aurait heurtée, ce qui aurait provoqué l'accident. Vous vous rendez compte ! Si cela se savait, ça remettrait en question le mélange des grosses et des petites cylindrées dans les épreuves d'endurance, et on interdirait certainement la participation des petites voitures." N'ayant pas vu la barquette après l'accident, j'ai cru cela.

En partie seulement, car je me demandais sans arrêt comment Paul, qui savait parfaitement qu'il courait avec des voitures beaucoup plus puissantes que la sienne, avait pu se laisser surprendre. Alors qu'une longue ligne droite précédait la bosse avant la cuvette de Couard.

Après le Rallye de Monte-Carlo, je remontai chez Bonnet à Champigny, où me fut de nouveau contée cette histoire de peinture rouge. Pourquoi n'ai-je pas demandé à voir la voiture ? Je n'avais absolument pas envie de voir le cercueil roulant de Paul. Je l'ai su par le Procureur de la République de Corbeil peu de temps après, cette trace de peinture rouge n'existait pas.

Je m'arrêtai au retour chez Roger Masson, à Châteaudun,

où j'ai passé trois jours. Nous sommes allés à la chasse au lapin... Roger me dit avoir bien réfléchi. "Je crois savoir pourquoi Paul s'est tué."

Paul s'étant plaint de trouver l'avant de la voiture trop léger, on lui a placé un sac de sable dans le coffre avant de la barquette. Roger Masson pilotait une Abarth et était dans le stand Abarth. Il a vu placer ce sac de sable. Il a vu Paul repartir. A partir de ce moment-là, Paul n'a cessé d'améliorer ses temps, jusqu'au treizième tour de cette nouvelle série où il eut son accident.

Qu'est devenu ce sac de sable ? Il n'a pas été retrouvé, l'enquête préliminaire n'en fait pas état. "Et pourtant, Bernard, j'ai vu qu'on l'y a mis !"

Roger et moi avons parlé, aussi, des problèmes qu'entraînait la mort de Paul, qui avait commis la négligence de ne pas s'assurer sur la vie... Il n'y avait que l'assurance de la licence de pilote.

Je rappelle qu'à l'époque un pilote comme Paul Armagnac n'était pas rétribué. Les frais de route, c'est lui qui les assumait, et les frais d'hôtel. On courait pratiquement pour la gloire, et les trophées. Et le plaisir, bien sûr. Je pense que René Bonnet aurait pu s'inquiéter de prendre une assurance-vie pour un pilote qui pouvait laisser quatre orphelines.

J'ai demandé à Roger Masson s'il accepterait de faire une déposition auprès du Procureur de la République avant que l'enquête ne soit close. C'était son intention, me dit-il, et c'est pourquoi il venait de me raconter cela. Comme il y avait urgence, je suis remonté le lendemain à Corbeil, j'ai apporté au Procureur une déclaration écrite de Roger Masson où il précisait la mise en place du sac de sable.

Il est facile d'imaginer qu'au passage de plus en plus rapide sur la bosse avant la cuvette de Couard le sac de sable, qui n'était pas attaché (Roger a vu qu'on le plaçait dans le coffre sans l'attacher), a été projeté, délestant le train avant. Que ceci a été aggravé, en fin de trajectoire, par le choc contre la paroi du capot de vingt ou vingt-cinq kilos de sable.

L'air s'engouffrant fit s'envoler la voiture, comme l'avait dit Rodriguez. Roby Weber et Henri Pescarollo au Mans ont eu le même problème. Roger Masson et moi pensons que les choses se sont passées ainsi.

C'est pourquoi je n'admets pas qu'en termes à peine déguisés l'on puisse suggérer que Paul aurait mis volontairement fin à ses jours. Tous ceux qui connaissaient bien Paul, et je pense en particulier aux Nogaroliens, savent très bien que Paul n'a pas mis fin à ses jours.

Michel Bonnet, fils de René Bonnet, qui avait eu un très grave accident avec son père lors d'un Tour de France Automobile, avait passé sa convalescence chez Paul, à Saint-Mont dans le Gers. Il y est revenu souvent en vacances. J'ai ainsi fait sa connaissance, et nous sommes devenus des amis.

Je pensais, après avoir fait ma déposition, perdre son amitié en lui racontant la vérité. Mais il me dit : "A ta place, Bernard, j'aurais fait la même chose." Michel eut une discussion très orageuse avec son père, et partit de chez ses parents, n'ayant pas admis qu'on ait porté tant de tort à Paul.

René Bonnet a déclaré qu'effectivement un sac de sable avait été mis dans la barquette, pour remplacer le poids du plein de carburant.. mais qu'il n'y était plus au moment de l'accident !!! Or Roger Masson a vu, je le répète, depuis le stand Abarth, contigu au stand René Bonnet, Paul Armagnac repartir avec le sac de sable que l'on venait de mettre en place sans l'attacher. Treize tours plus tard survenait l'accident, et ce sac était donc à bord de la René Bonnet.

J'ai personnellement regretté que Monsieur Jean Armagnac, le père de Paul, ait décidé de ne pas poursuivre René Bonnet en justice pour défendre les intérêts des quatre filles de Paul Armagnac.

Je regrette que Georges Bonnet ait été co-signataire de la longue lettre collective où il est écrit qu' "il est clair que l'accident de Paul Armagnac n'avait rien à voir avec la qualité des voitures construites à Champigny" ; que "Paul Armagnac est sorti de piste probablement parce qu'il roulait trop vite et n'était pas à son affaire, perturbé par le décès récent de son épouse" ; que "l'enquête qui a suivi l'accident n'a mis en cause aucun élément du véhicule." Le sac de sable avait disparu, il n'a pas été mentionné dans le procès verbal.

Ayant été le dernier pilote des automobiles Gordini, sur Gordini 2L, Sport International, en 1957, 1958 et 1959, j'ai accepté d'être le successeur de Robert Castagnon. Elu Président du Circuit Paul Armagnac de Nogaro et de l'A.S.A.B. sans m'être présenté en 1971, j'ai effectué les démarches qui ont permis d'obtenir les subventions nécessaires à l'agrandissement du circuit, afin que le nom de Paul Armagnac continue d'être présent dans le monde du sport automobile. Je laissai ensuite la Présidence à André Diviès et restai au Comité Directeur de l'A.S.A.B. en tant que Vice-Président et responsable de la Sécurité de 1972 à 1977. J'ai abandonné mes fonctions en démissionnant début 1978.

La qualité des voitures construites à Champigny permit à René Bonnet d'avoir un nombre impressionnant de victoires. Mais les voitures de course ont aussi des faiblesses. Une tige de dix millimètres, support de la pédale de freins, s'est rompue au ras du pédalier : une tige de douze ou quatorze millimètres aurait certainement résisté, donnant une victoire de plus au Mans à René Bonnet.

Le déplacement du sac de sable au passage de la bosse avant la cuvette de Couard a sûrement été la cause de l'accident de Paul Armagnac. Nous venons d'avoir la confirmation que la colonne de direction de la F.I d'Ayrton Senna s'était rompue C'est malheureusement le prix amer de la course.

Je vous remercie de l'attention que vous accorderez à ma lettre. Vous pouvez considérer les précisions apportées comme un droit de réponse à la lettre collective publiée dans le numéro de janvier de RETROVISEUR sous le titre "Précisions historiques".

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Montréal, le